

第一章 投资与国际航运投资

投资是经济发展的基础，是推动国民经济增长的主要因素之一。国际航运投资是当今国际航运业发展的直接动力，在国际航运业中起着重要作用。第二次世界大战以来，世界经济的快速增长及国际贸易的全球化，带动了国际航运业的迅猛发展，国际航运投资活动日益频繁、日益扩大，已成为国际航运业发展的主要力量。

第一节 投资

一、投资的含义

在不同的社会经济条件下，投资有着不同的含义。从经济角度来看，投资是将货币或其他形式的资产投入经济活动的一种经济行为。投资的含义包括以下几层意思：

1. 获利性是投资这一经济行为的本质。即投资者的目的是以一定量的资本投入获得更大的经济回报，也就是说使资本增值或取得经济效益。

2. 从事投资活动必须具有其活动的主体。在经济社会生产活动的实践中，投资的主体是多元化的，它可以是自然人，也可以是法人，即人格化的经济组织，如各级政府、企业和事业单位等，投资是这些人或人格化的组织进行的一种有意识的经济活动。

3. 投资可以运用多种形式。投资的投入物最基本的形式是货币，它包括现金和其它货币形式。投资的资产形式可以是实物资产，如机器设备、产品、厂房、土地等有形资产，也可以是专利、技术、商标、信誉等无形资产，它还可以是股票、债券等金融资产。

4. 投资行为具有连续性。投资活动是连续性活动，它不是一次完成的。同时投资也不只是一次性的投入行为，而是包含着资金的形成、筹集、分配、使用和回收、增值的全过程。投资是资金不断循环周转的运动过程。

5. 投资在某种程度上具有较大的风险性。投资的目的是为了以较少量的投入获得较大的产出，或者说是为了获取更大的经济效益。但是，资本的投入与收益的获取要经过一段时间的经营，而在这段时间里由于一些不确定因素的影响，往往会产生许多难以预测或难以控制的情况的发生，这就极有可能导致投资者利益的损失，也会影响投资者的收益。因此，投资是具有风险与不确定性的。

二、投资的产生与发展

投资活动作为一种经济活动，是随着社会经济的发展而产生和逐渐发展的。早在古代社会由于生产力水平低下只能共同劳动平均分配产品产品没有剩余对于日常生活需要实行以物换物这时投资是不可能的。随着生产力水平的提高出现了剩余产品交换发生商业的兴起货币的使用逐渐产生了商业资本。在这一阶段投资才有了可能投资活动才逐渐萌芽。

随着商品经济的发展投资活动随之产生。早期的投资者大多为资本主义社会的资本家，其投资的目的是为了获取最大的利润。在资本主义发展初期资本所有者与资本运用者是结合在一起的投资主体一般都是直接拥有生产资料、资本亲自从事生产经营投资大多采取直接投资的方式也就是直接投入资本建造厂房购置设备购入原材料和存货雇佣工人进行生产和流通活动。进入20世纪以来，随着生产力的不断提高以及商品经济的高度发展占有资本同运用资本相分离已日益成为投资的一种主要形式。于是在过去直接投资的基础上，进一步兴起了新的投资形式即通过购买各种证券包括政府和公司债券、股票以及其他证券进行投资。

三、投资的分类

投资具有多种形式 其属性不同 分类也各不相同 一般来说，可有以下几种不同的分类方式：

1. 按投资的范围划分 可分为国际投资和国内投资。国际投资是指跨越国家界限的相互投资，既包括外国资本在本国的投资，也包括本国资本在外国的投资；国内投资是指各类投资主体在国内的各种投资。

2. 按资本的性质不同，可分为固定资产投资和流动资产投资。固定资产是指社会再生产过程中，可供较长时间反复使用，并在其使用过程中基本上不改变其原有实物形态的劳动资料和其他物质资料 如房屋、建筑物、机器设备、运输工具等。用于建设和形成固定资产的投资成为固定资产投资。流动资产是指在企业的生产经营活动中经常改变其存在状态的资金运用项目，如工业企业的原材料、在产品、产成品、库存、现金和银行存款等。用于流动资产的投资成为流动资产投资。

3. 按投资运用形式不同 可以分为直接投资和间接投资。直接投资是将资金直接投入项目，形成固定资产投资和流动资产的投资。直接投资扩大了生产能力，使实物资产存量增加，能为最终产出社会产品和提供劳务创造物质基础，是经济增长的重要条件。间接投资是指通过购买证券、股票、债券等所进行的投资 它形成金融资产。间接投资并不增加生产能力，只是所有权的转移。它的重要效用在于实现更广泛的社会资金聚集，满足现代化、社会化大生产对资金集中使用的需求，促进经济建设的发展。随着社会主义市场经济的发展，间接投资在我国已经成为一种极其重要的投资形式。

4. 根据投资主体不同 可分为政府投资、企业投资、个人投资和联合投资。政府投资是指中央和各级政府为了一定的目的而进行的投资，其中一部分具有盈利性质，也有的不是为了直接的盈利；企业投资是各类企业进行的投资，其主要目的是取得投资回报 获取经济效益。个人投资是指个体企业、城市居民个人、农民个

人的投资，如个体企业扩大再生产投资，农民在土地经营上投资，居民购买股票、企业债券、金融债券、国库券等的投资 联合投资是指政府之间、企业之间、个人之间等进行的共同联合投资。

第二节 国际航运投资

一、国际航运投资概述

对国际航运投资的理解可以分为狭义和广义两层含义。狭义的国际航运投资通常是指航运企业或投资者在国际航运业中投资货币或资产以获取收益的行为，如航运企业投资购买或建造船舶用以从事航运生产经营活动；广义的国际航运投资则泛指航运企业或投资者在各个领域的投资行为 它既包括在航运业的投资 也包括在其他各产业的投资 如航运企业投资经营房地产、建造修船厂、修建码头 投资生产经营工业或其他产业的项目 以及投资购买股票、债券等。本书中所研究的投资就是指广义的国际航运投资。

与其他投资活动一样 从事国际航运投资 也必须有投资活动的主体 即国际航运投资主体。在国际航运领域中 投资的主体主要由航运企业或船公司构成 当然也包括其他一些非航运企业 如一些货主企业、商社、公司或金融实体。在某些情况下 由于所涉及到的投资巨大，因此也会出现投资主体由几个经济实体构成的情况，从而形成联合投资主体。

国际航运投资的目的非常明确，投资者投入货币或其他资源，其目的在于保证回流 实现增值 即国际航运投资的目的是为了获取经济效益。

国际航运投资的形式以货币投入物为主 在某些情况下 也包括其他资产或机器设备的投入，投资的产出形式主要以各种类型的船舶为主 也包括其他非船舶产出物。用于建造或购买船舶的直接投资是国际航运投资的最主要投资方式，此外国际航运投资方

式还包括购买船公司或其他非航运公司的股票、债券等间接投资方式。

二、国际航运投资的特点

国际航运投资是一种特殊的投资方式，它既具有投资的一般特点，同时也具有某些航运业所特有的特性，其主要特点如下：

1. 投资额较大。国际航运投资中的船舶投资 通常需要较大的资金投入 如一艘船舶的订造与购置 少则需要数百万美元 多则需要数千万 甚至上亿美元资金的投入 尤其是在当今的国际航运市场中 船舶大型化已经成为一种普遍的发展趋势 而一艘现代化的大型船舶 如第四代或第五代集装箱船 的建造或购置均需要数亿元资金的投入。

2. 投资回收期长。由于国际航运投资的投资额较大 因此其投资回收期一般都较长。经营一艘船舶 从投入资金建造或购置到其投资全部收回，一般至少需要 5 年以上的时间 有的甚至长达十几年或更长的时间。如我国许多从事国际航运的船舶 其投资回收期都在 10 年以上。国外的一些大的国际航运企业的船舶的投资回收期一般也在七八年左右。

3. 投资货币币种的多样性。国际航运企业投资不同于一般其他行业的投资 它通常具有多种可供选择的投资币种 如美元、日元、德国马克、瑞士法郎等。如我国的一些国际航运公司，在订造或购置船舶时就有选择美元、日元、德国马克、瑞士法郎以及人民币进行投资的情况。然而在大多数情况下，选择美元投资订造或购置船舶的较为普遍。这主要是由于国际航运业中通常采用美元作为运费支付的币种 即航运企业的收入大多数都是美元 因此，为了规避在船舶建造过程中可能出现的由于外汇汇率变动而引起的外汇风险，在国际航运投资中多采用美元作为投资货币的币种。

4. 风险性较大。国际航运投资通常具有较大的风险性 这主要是由于三方面的原因引起的 其一是由国际航运市场的变化 由于

国际航运市场具有景气周期，在市场高峰时投资能获得较好的收益。而当航运市场出现较长时间的低谷时，则会给投资者带来较大的投资风险。其二是由于国际航运投资的投资回收期较长，而在长达数年或十几年的投资回收期里，随时可能出现各种难以预料的风险。如国际贸易的变化，各国或各地区所发生的各种政治、军事、经济或其他方面的变化，而所有这些变化都随时会给投资带来各种风险。其三是由于外汇汇率变化所引起的风险。由于国际航运投资可能会涉及到各种不同币种的外汇，因此无论是在船舶建造期，还是在船舶运营期，随时可能会出现由于外汇汇率的变化所引起的汇率风险。

5. 投资内容和操作上复杂。船舶投资额巨大和投资的长期性，决定了投资内容和操作上的复杂性。目前，世界上没有一家航运企业完全利用自有资金造船或购买船舶。通常是通过政府贷款、银行贷款及其它融资方式进行船舶投资。新造船方面，政府贷款比例可达 100%，银行贷款及其它融资方式，视企业的信誉，融资比例可在 90% 以上，有时可达 95%。新造船的贷款或融资期一般在 10~15 年。购买二手船，视船龄和船舶状况，融资比例在 70%~90%。融资期限为 15~18 年减去实际船龄。因此，在船舶投资中，应认真考虑各种贷款或融资条件。

另外，船舶投资时，有时可选择多种融资方式的混和贷款，货币种类的选择可能是两种或两种以上，这样，将更加增加了船舶投资内容和操作的复杂性。

6. 市场变化快，投资时机的掌握十分困难。买造船市场作为航运基本市场的相关市场，与航运基本市场相互影响、相互作用、相互依存。就市场变化规律而言，买造船市场的变化规律通常滞后于航运基本市场与航运基本市场相类似，航运基本市场的运费率或租金的变动将直接影响船价的变动，增加了掌握船舶投资时机的难度。如何掌握好船舶投资时机，取决于对航运基本市场未来状况的预测及分析结果。

第三节 国际航运投资的产生与发展

国际航运投资是伴随着国际海运业的产生而产生的，自从有了国际海运业，也就有了国际海运投资。国际海运投资的发展历程大体上可以分为早期的投资造船进行航海探险时期，投资造船进行国际海上商贸运输时期与近代的国际航运业投资时期三个阶段。

一、早期的航海探险投资时期

早期的国际航运投资是与国际航海探险分不开的。早在公元前 2000 多年，当时人们就开始了投资建造海船以用于航海探险。但当时人们投资建造船舶的目的并不是用于商业运输，而是用于探险发现新的财富、宝藏、建立新的殖民地及进行领土的扩展。如早期的腓尼基人，大约在公元前 2000 多年就开始了建造探险海船，古埃及人、古希腊人也早在公元前就投资建造海船进行了大量的航海探险及发现新的领土的活动。后来，葡萄牙人、西班牙人在公元 14 世纪、15 世纪（包括哥伦布时期）开始在航海方面进行了大量投入，并先后发现了非洲大陆与美洲大陆，开始了其殖民地的扩张活动，这在早期的海运投资中扮演了重要的角色。

在我国，海运投资也具有悠久的历史。早在春秋战国时期，我国就开始了投资建造海船，从事海上运输、探险、战争及其他各类海运活动，如秦代的徐福东渡日本以及西汉海船远航印度洋等。

早期的航海探险投资活动，虽然并不是直接投资用于建造专门用于运输货物的商船，但其投资用于造船航海的最终目的却同样是为了获取经济利益。因此，早期的航海探险投资是一种以间接的投资形式来体现的海运投资。这一时期的海运投资，大多数都是由当时各国的统治者及君主帝王等以国家投资的形式来投资建造

船舶的，是国际海运投资的初级阶段。

二、投资造船进行国际海上商贸运输时期

大规模的投资建造船舶用于国际航运，进行国际商业贸易运输活动，最早起源于 14 世纪。早在 14 世纪我国的宋代与元代时期就开始了投资建造船舶组成商船队用以进行国际间的海运商贸活动。到了明代我国的投资造船用于海上商业运输已经达到了鼎盛时期。在永乐与宣德年间（1405 年～1433 年）郑和 7 次统领一支由 200 多艘海船组成的堪称 15 世纪世界上最庞大的远洋商船队，纵横于西太平洋与印度洋，航行遍及亚洲与非洲 30 几个国家与地区可见当时我国投资建造船舶从事国际航海运输的事业已经相当繁荣。

在 15 世纪欧洲的国际海运投资活动也已经形成了一定规模，如英国商船队在 15 世纪就不断扩大在 1500 年英国呢绒的一半以上和其他货物的四分之三都是用英国商船出口的。后来，到了 17 世纪初的 1600 年英国人首先创办了东印度公司开始投资建造船舶进行英国与印度等国的掠夺性海上商业贸易。到 1629 年，英国已经拥有 350 条 100 吨以上的商船了。17 世纪荷兰海运业的崛起使这一时期欧洲国际航运业投资更为兴旺与发达当时荷兰也投资成立了东印度公司，进行国际海运活动。

这一时期的海运投资活动，其投资形式虽然仍以国家或政府为主体进行如 15 世纪我国的郑和船队，及 16、17 世纪英国及荷兰的船队，但这一时期已经开始了民营的商业国际航运投资活动。如东印度公司，其投资的资金主要是由商业资本构成的。

三、近代的国际航运业投资时期

近代的国际航运业投资时期起始于 18 世纪末至 19 世纪初。这时欧洲的产业革命导致了新的运输工具的产生，蒸汽机的诞生，是人们开始投资建造由蒸汽机驱动的远洋运输轮船。随着资本主义商品生产的发展和商品交换范围的扩大，国际贸易得到了迅速

的发展，由于国际贸易对国际航运业的特殊依赖性，这就使得国际航运业在国际贸易中显得越来越重要，从而出现了专门从事国际海洋运输的国际航运业，从而使得的国际航运投资成为一个特殊的投资领域。

在这一时期 英国、荷兰、德国、法国、美国、日本等经济发达的资本主义国家先后都陆续开始出现了专门从事国际航运的轮船公司。如早期的英国及荷兰的东印度公司，以及后来的英国大英轮船公司、怡和轮船公司、太古轮船公司 法国的法国邮船公司 美国的花旗轮船公司、太平洋邮船公司、加利福尼亚轮船公司，德国的汉堡轮船公司、北德意志轮船公司，日本的大阪商船、日本邮船等轮船公司。

中国近代的国际航运投资是从 1840 年鸦片战争后开始的。1872 年由清政府投资在上海成立了官商合办的轮船招商局，投资订造船舶开始从事国际海上运输。1873 年招商局改“官商合办”为“商办”总投资 100 万两白银 订造船舶 4 艘 后来逐步扩大成为当时中国最大的国际航运公司。在这一时期，中国全国还成立了几百家大小规模不一的民营轮船公司，但绝大多数都是从事近海与内河运输。

新中国的国际航运投资是从 1961 年中国远洋运输公司的成立开始的，1964 年由交通部与中国人民银行签订了利用中国银行的海外游资贷款投资购买船舶的合同，从而开始了我国的国际航运投资事业。

第四节 国际航运投资与国际海运业发展

国际航运投资是国际海运发展中不可分割的一部分。国际海运业要适应国际贸易与世界经济发展的需要，壮大自己的总体规模与实际运力，就必须投入一定的资金来进行扩充运力，以实现海运业的简单再生产和扩大再生产。这是一个不以人的意志为转移的客观过程，也是海运业发展的必然过程。

一、投资是国际海运业发展的重要基础

任何一个国家或地区的海运业要发展，必须实现其运力的增加。通过投入一定数额的资金，可以使海运业的扩大再生产能够得以不断的继续和扩大。投资的多少，直接影响投资规模的变动程度。在投资效果既定的条件下，国际海运业的增长率就是以一定的投资率为前提的。新中国成立以来，我国政府为了摆脱我国的国际海运业的落后状况，利用贷款的形式，对我国的国际海运业进行了较大规模的资金投入。例如，1961年成立的中国远洋运输公司，成立时只有很少的载重吨位，公司的真正发展是从1964年利用中国银行的海外游资投资购买船舶开始，通过几十年持续不断的投资，至今已经发展成为在国际海运业中具有举足轻重的大型国际海运集团公司。

二、投资是促进国际海运业船队结构调整的重要手段

无论是任何国家、地区，还是航运企业，如果要建立合理、完善、先进的国际海运业船队结构，投资是必不可少的重要手段。通过对不同类型、不同种类船舶的投资，增加一些新船型、船种，增强薄弱种类船舶的发展，建立国家、地区或船队间新的比例关系，从而可以促进船队有计划按比例的发展。当今国际上的许多大型航运公司，都非常重视船舶船型或船队规模结构的发展，他们每年都通过投入大量的资金，来适时地建造或购置一些新型的船舶来调整自己船队的结构，以适应当今不断发展变化的国际航运市场的需求，争取在激烈竞争的航运市场中保持优势。

三、投资是提高国际海运业技术装备水平的物质基础

对于一些国际海运业还不很发达的国家，以及象我国这样的国际海运业大而不强的国家，提高海运业的总体技术水平与技术

含量是非常重要的。要实现国际海运业的现代化 适应当今国际贸易的日益飞速发展 就要用先进的科学技术装备船舶 从根本上改变船舶技术落后的状况。通过投资 追加和改进劳动手段 提高船舶的技术现状与技术装备水平，才能对船舶以及船队进行有效地技术改进与技术提高 从而促进国际海运业的发展。近年来 我国的一些大型国际航运企业 在这方面均作了比较大的投入 较大地提高了我国国际海运业的总体技术水平，进一步增强了我国航运企业在国际航运市场上的竞争能力。例如 我国的大型国际航运企业中远集团，为了提高集装箱国际班轮运输的技术装备水平，从1995年开始投资，陆续在国外订造了 13 条现代化的第四代和第五代集装箱船舶，从而改变了我国国际集装箱班轮运输一直使用老旧船的状况，提高了我国国际集装箱班轮运输的技术装备水平，同时也提高了我国集装箱班轮运输在国际市场上的竞争力，促进了我国国际海运业的现代化发展。

第二章 国际航运投资决策

国际航运投资决策是对国际航运企业投资的规模、方向、结构及某一具体的投资项目的可行性作出判断和选择的过程。国际航运投资决策是一个复杂的经济行为，其决策内容与决策程序的正确与否、决策原则是否可行，都将对国际航运投资决策产生重要的影响。

第一节 国际航运投资决策的基本概念及意义

一、决策与国际投资决策

决策理论是研究、探索和寻求作出正确决策规律的科学。它是从人们的长期社会生产实践中，在现代科学技术的基础上形成和发展起来的。是由一系列决策理论、原则、程序、方法和体制等组成的科学体系。

决策作为一种实践活动同人类一样古老，但作为一门科学则是本世纪六七十年代的事情。决策理论作为管理理论的一个重要分支，在管理中起着举足轻重的作用。1978年诺贝尔经济学奖的获得者、对决策理论有着巨大贡献的美国著名教授西蒙（Herbert·A·Simon）曾经说过：“管理就是决策”。可见，企业决策不仅是企业管理的组成部分，而且是企业管理工作的核心。在我国历史上，早就有过许多杰出政治和军事家的卓越决策的范例。例如，诸葛亮“隆中对”三分天下的战略决策，孙膑为田忌赛马献策而胜齐王的战术决策等等，都是名传千古的典范。但那时的决策都是

凭借个人的阅历、经验知识和智慧进行的 因此称为“经验决策”，或称为“传统决策”。而现代的决策是建立在经济学、社会科学、数学、系统科学及计算机科学等诸多科学基础上的（不仅要凭借于决策者的经验和智慧 这点仍是很重要的）还要借助于许多科学方法和先进的工具 所以称为“科学决策”。由于许多科学方法在决策活动中成功运用，才使决策活动从传统决策发展到今天的科学决策 进而发展成一门综合性学科。

国际航运投资决策就是对国际航运企业中投资的规模、方向、结构及具体投资项目的可行性作出判断和抉择的过程和方式。国际航运投资决策是一个复杂的经济行为，是合理而科学的运用资金的重要保证。

国际航运投资决策也是航运企业的决策者在其生产经营活动中所作出的关于企业经营发展的决定的过程。在航运企业的实际生产经营活动中 凡对同一个问题 往往面临着几种自然情况 或自然状态 或客观条件，为了实现企业经营发展的某一目标 又有几种投资方案可供选择 这就构成了国际航运企业的投资决策。具体地说，国际航运投资决策就是指人们为了实现某一特定投资目标 在占有信息和经验的基础上 根据客观条件 提出各种备选行动方案 借助于科学的理论和方法 进行必要的计算、分析和判断，从中选择出一个或多个满意方案 作为目前和今后行动的指南 直至投资决策目标实现的全过程。它既包括作出抉择前的一切活动，如提出问题 确定目标 搜集资料 预测未来 拟定方案 列出自然状态 确定决策准则和方法 进行分析对比 作出决策 又包括把投资决策付诸实施 化为行动的一切活动 如制定方案实施计划 明确负责执行部门、人员和实现计划的时间等。

二、国际航运投资决策的意义

国际航运投资决策在国际航运企业的经营发展中占有重要的地位。无论是造、买船投资还是其他项目投资 投资决策的正确与否 直接关系到投资的成败 对企业与船队的发展速度及企业的经

济效益均具有现实和深远的影响。投资决策正确 可以提高投资效益 开创国际航运企业发展的新局面 投资决策失误 则会给航运企业发展带来不可弥补的巨大损失。投资决策对国际航运企业经营与发展的重要意义可从以下几个方面来说明。

首先 投资决策是保证国际航运企业发展船队 顺利实现其扩大再生产的基本手段。船舶是国际航运企业的生存与发展的基础,任何一个国际航运企业都不能离开船舶;船舶的使用与运营又是一个周而复始的连续不断的过程。在市场经济条件下 航运企业这种连续不断的运营 通常表现为扩大再生产。而航运企业的扩大再生产是通过对船的投资建造、购买以及对船舶进行技术改造来实现的。这就要求我们在投资决策时 进行科学的投资决策 从多个投资方案中选择出最佳的投资方案,以保证航运企业发展的顺利进行。

其次,投资决策是实现航运企业船队结构合理化的有效手段。航运企业的投资活动 不仅扩大了航运企业的规模 而且也改变了企业船队的结构。由于原有的船队结构不甚合理 在新投资订造或购买船舶时 就必须首先弄清原有船队结构的现状 而后有针对性地确定该增加哪些船舶 不该增加哪些船舶 即对某些类型的船舶进行适当的增加 对另一些类型的船舶有目的的进行削减 以形成较为合理的船队结构,提高航运企业的经济效益。

再次,投资决策是实现航运企业规模结构合理化的重要手段。在市场经济条件下 在国际航运市场的激烈竞争中 国际航运企业的规模是否适当,结构是否合理,船队在企业中占有多大的比重,其他陆上产业所占的比重如何,所有这些问题都是航运企业在经营发展中所必须解决的重要问题。而解决这些问题的重要手段就是企业的投资决策 即在投资决策时 根据航运市场的状况 及航运企业的自身规模结构现状,正确的选择投资方向及具体投资项目 通过投资决策使企业达到最科学合理的规模结构 使整个航运企业产生最大经济效益。

最后 投资决策是进行投资管理的前提条件。国际航运投资决

策是对航运企业未来的投资行为确定行为目标和方向，并从两个以上的投资方案中，合理地选择一个能实现预期目标的最优方案的过程。决策在投资管理中具有十分重要的地位。投资管理的计划、组织、监督和调节职能的充分发挥，都是建立在科学决策的基础上的。

第二节 国际航运企业投资决策的内容与程序

一、国际航运企业投资决策的基本内容

国际航运企业投资决策是航运企业系统决策，即航运企业在其特定的系统内进行经营、发展及投资，包括船舶投资及其它陆上产业投资，筹诸多方面，以及与此相联系的市场、环境等方面的决策。

由于在市场经济条件下，现代航运企业不再是一个封闭性的生产型企业，而是一个和其它与之竞争的航运企业、航运市场、货运市场、船舶市场、银行、海关、商检、通信等外部经济体系有着广泛联系的开放性系统。由于航运市场竞争激烈，市场需求变化加快，再加之航运市场自身所具有的市场高峰短、低谷长的特性，从而增加了航运企业在市场中经营的风险性，使航运企业的经营向着全球化、多元化方向发展，投资管理过程亦日趋复杂。现代管理理论认为，企业管理的核心是经营与发展，经营与发展的重点在于决策，而投资决策则是企业决策中最为重要的组成部分。因此，航运企业在错综复杂的现代生产经营活动过程中，必须面向市场，突出重点，抓住主线，以获取最大经济效益、社会效益为主要目标，紧紧围绕市场的需要变化，就航运企业一系列生产经营与发展活动作出正确的投资决策。

一般来说，国际航运企业的投资决策应包括以下几个方面：

1. 航运企业经营投资决策

航运企业经营投资决策是指航运企业从企业整体的宏观角度进行企业经营的投资决策。例如 企业如何获取自己的最大经济效益的投资决策, 航运企业如何分担风险进行多元化经营的决策以及航运企业如何进行资产经营与资本经营的决策。

2. 航运企业发展决策

航运企业发展决策主要由造、买船投资决策 船舶更新投资决策及其它陆上产业投资决策等决策构成, 是航运企业适应今后若干年经营上的长远需要支出方面的决策。例如 新船的订造 船舶及船舶设备的更新、改造 航线的开辟 新的航运运营服务网络体系的发展运用 新船型的试用 老船型的换型、改造等决策。

3. 航运企业环境决策

环境决策是指与企业生产经营有着密切联系的航运企业内部和外部环境方面的决策。例如 企业文化教育环境、企业内部人际关系环境、企业外部政治、经济环境、公共关系等决策。

二、国际航运投资决策程序

对航运企业来说 科学的投资决策 不仅要使用科学的分析方法和现代的工具 而且还应遵循科学的程序。将一个投资决策过程分成若干个阶段 明确各个阶段的任务 按照一定的顺序和客观规律有计划、有步骤地进行。

在许多情况下, 海运投资决策者仅仅依靠主观意志来解决他所要达到的目标或所要完成的任务往往是不可能的。一个完整的决策通常包括 对决策问题的认识 确定决策目标 有关资料、信息及数据的收集与整理 确定可行的备选方案 选择判断最优方案的准则 建立目标、方案、数据与成果之间的相互关系 预测与计算各方案结果 选择达到目标的最优方案 决策效果的后评价等项程序内容。

(一) 投资决策问题的认识

在国际航运业中 任何合理投资决策的确立 都起始于对存在问题的认识。只有认识到存在着问题 才能按照正确合理的方向去

解决问题。例如某船公司发现其船队的船龄老化 在国际航运市场的竞争中处于不利的地位。其投资订造新船的决策过程就是从认识到这一问题开始 正是由于认识到问题的存在 我们才得以着手解决问题。

在典型的情况下 认识问题比较明显直接 如船舶因损坏而需要厂修、船舶零部件损坏、船舶备件供应脱销、企业亏损等等 都会导致对问题认识，一旦我们发现问题的存在，就可以着手去解决它。

值得注意的是 有些问题产生于航运企业的外部环境 企业无从控制。例如，一项新的法规或政策的确立 对航运企业可能产生严重的影响。也有一些问题发生在企业的内部 例如 错误的营运方案的实施就是企业内部造成的问题。但是 问题存在的事实必须由能解决问题的人们去认识，认识到存在着问题是解决问题的第一步。

（二 确定决策目标

从某种意义上说 每个问题都会妨碍完成预定的目标 如果某航运企业的目标是开辟某一新的航线，则凡是妨碍实现此目标的每一种情况都会被视为问题。与此相类似，如果企业的目的是赢利 则问题就是那些妨碍企业达到预定获利目的的事件 因此 规定目标就是确切地说明任务和目的。

确定决策目标是整个决策过程的出发点，是科学决策的重要一步。所谓决策目标 是指在一定的条件下决策者期望达到的理想状态。例如 竞争条件下航运企业在航运市场中的期望利润、市场占有率及船舶投资期望达到的运力生产增长等。决策目标的确定，应当做到先进性、合理性和可行性的相互协调一致 即技术上的先进性、经济上的合理性和客观条件的可能性相结合 并尽量做到定量化，避免由于模糊不清的目标概念所造成的混乱。

（三 有关资料、信息及数据的收集与整理

要想做出好的投资决策 必须首先收集好的资料、信息及有关数据，这是一项既困难又复杂的工作，除已发表的资料信息